Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4515**

17. Wahlperiode 25. 01. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4262 –

Verkehrsprojekte im Freistaat Thüringen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2015. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern vor allem im Güterverkehr. Allerdings ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert. Auch werden die Sparmaßnahmen der Bundesregierung möglicherweise dazu führen, dass einzelne Projekte verschoben müssen und in den kommenden Jahren kein Schienen- oder Straßenneubauprojekt begonnen werden kann. Tatsache ist aber auch: Europa wächst zusammen und moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege spielen dabei eine entscheidende Rolle.

Aufgrund seiner zentralen Lage ist Thüringen eine Drehscheibe für den Verkehr und besitzt einen großen Standortvorteil mit erheblichen wirtschaftlichen und logistischen Chancen. Trotz der demographischen Veränderungen sind in den kommenden Jahren geringere Verkehrsströme nicht zu erwarten. Wegen der EU-Osterweiterung und der dynamischen Entwicklung wird das Verkehrsaufkommen auf den Straßen und Schienen weiter zunehmen. Neben den wirtschaftlichen Chancen ergeben sich auch touristische Möglichkeiten. Um diese zu nutzen, müssen die Anbindungen an das Bundesfernstraßennetz mit einer zu erwartenden Entwicklung unbedingt Schritt halten. Was für die Autobahnen und die Bundesstraßen gilt, trifft auch auf den Schienenbereich zu. Schließlich trägt Mobilität als wichtiges Element zu Wachstum und Beschäftigung bei.

Allgemein

1. In welchem Projektstand befinden sich die für Thüringen im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011 eingeplant?

Bezüglich der erfragten Informationen wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) sowie die Antwort zu

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 21. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Frage 16 verwiesen. Der Verkehrsinvestitionsbericht 2010 wird derzeit erstellt und soll dem Deutschen Bundestag in Kürze vorgelegt werden.

2. In welchem Projektstand befinden sich die für Thüringen im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011 eingeplant?

Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenausbaus. Dem Verkehrsinvestitionsbericht bzw. zuvor den Straßenbauberichten (bis einschließlich 2007) können die Bauleistungen des Bundes graphisch und tabellarisch entnommen werden.

3. Welche Straßen- und Schienenneubauvorhaben (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt) des Bundes werden 2011 in Thüringen begonnen?

Bundesschienenwege: Die Neu- und Ausbauvorhaben der Schiene in Thüringen sind – mit Ausnahme der Ertüchtigung der Strecke Eisenach–Erfurt für eine Geschwindigkeit von 200 km/h – sämtlich bereits im Bau.

Bundesfernstraßen: Wegen der Finanzierung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen sind in 2011 voraussichtlich keine weiteren Baubeginne in Thüringen möglich.

4. Wann wird die Bundesregierung die Prüfung, wie sich die im Rahmen der Haushaltskonsolidierung festgelegte Finanzlinie im Detail auf die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben in Thüringen auswirken wird, abgeschlossen haben, um Aussagen zu den künftigen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und deren Umsetzung treffen zu können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wann wird die Bundesregierung die Finanzierungsprogrammbesprechungen für die Bundesfernstraßen mit dem Freistaat Thüringen für das Jahr 2011 abgeschlossen haben?

Die Haushalts- und Finanzierungsprogrammbesprechung mit der Auftragsverwaltung des Freistaates Thüringen hat am 23. November 2010 stattgefunden.

6. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

7. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für die Realisierung der Straßen- und Schienenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf in Thüringen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

8. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

10. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für die Realisierung der Straßen- und Schienenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf in Thüringen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

11. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

12. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

Die Fragen 6 bis 8 und 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Bundesfernstraßen: Entsprechend dem Bundeshaushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind zur Finanzierung der Bundesfernstraßen-Bedarfsplanmaßnahmen (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen) und zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in Thüringen folgende Mittel (in Mio. Euro) vorgesehen:

	2011	2012	2013	2014
Bedarfsplanmaßnahmen	35	34	21	22
Erhaltungsmaßnahmen	66	59	47	45

Der jährliche Verfügungsrahmen wird im Zusammenwirken mit den anderen Ausgabebereichen jeweils nach Verabschiedung des Hauhaltsgesetzes festgelegt.

9. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, die in Thüringen realisiert werden sollen, liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen vor und für welche nicht (in tabellarischer Darstellung unter Angabe des Zeitpunkts der Vereinbarung)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

13. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Thüringen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?

14. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Thüringen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Für Lärmsanierungsmaßnahmen an den Schienenwegen des Bundes stehen jährlich 100 Mio. Euro Haushaltsmittel zur Verfügung. Die DB ProjektBau GmbH kann diese auf Basis der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und auf Basis der Gesamtkonzeption der Lärmsanierung für aktive und pas-

sive Lärmschutzmaßnahmen einsetzen. In Thüringen sind die folgenden Streckenabschnitte im Gesamtkonzept der Lärmsanierung enthalten:

– Heringen–Bernterode,
– Gernrode–Hohengandern,
– Großheringen–Jena,
– Rothenstein–Rudolstadt,
– Saalfeld–Probstzella,
– Haselbach–Ponitz.

Wie die DB ProjektBau GmbH auf Nachfrage mitteilte, sind in Thüringen 2011 und 2012 keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant. Im Jahr 2013 werden voraussichtlich aktive Lärmschutzmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. 2,2 Mio. Euro umgesetzt.

Bundesfernstraßen: Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen werden im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen finanziert. Für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen ist für Thüringen in 2011 ein Ansatz von rund 1 Mio. Euro vorgesehen, der im Haushaltsvollzug gegebenenfalls erhöht werden kann. Der jährliche Verfügungsrahmen für den Bundesfernstraßenbereich von Thüringen und damit auch der Anteil für Lärmsanierungsmaßnahmen ab 2012 werden erst jeweils nach Verabschiedung des entsprechenden Haushaltsgesetzes festgelegt.

15. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden bisher abgeschlossen?

Bundesschienenwege: Keine.
Bundesfernstraßen: Siehe Antwort zu Frage 2.

16. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?

    Wann ist mit Beginn der Bauphase und wann mit der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Keine.

Bundesfernstraßen:
– A 9, AS Dittersdorf (m)–AS Triptis (o),
– A 9, AS Schleiz (o)–AS Dittersdorf (o),
– B 88, OU (Ortsumgehung) Rothenstein,
– B 88, OU Zeutsch,
– B 90n, A 71 Trasdorf–Nahwinden (OU Kleinliebringen, OU Geilsdorf, OU Hammersfeld und OU Griesheim),
– B 243, OU Mackenrode,
– B 247, OU Kallmerode.

Der sechsstreifige Ausbau der A 9 ist als ÖPP-Projekt (ÖPP = Öffentlich Private Partnerschaften) vorgesehen. Ziel ist, das laufende Vergabeverfahren in 2011 abzuschließen und den Streckenausbau bis 2014 zu realisieren. Wegen der Finanzierung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen sind in 2011 voraussichtlich keine weiteren Baubeginne im Bundesfernstraßenbereich in Thüringen möglich, so dass die Realisierung weiterer Projekte in Abhängigkeit einer möglichen Mittelbereitstellung in zukünftigen Bundesfernstraßenhaushalten steht.

17. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für den Verkehrsträger Straße und den Verkehrsträger Schiene in Thüringen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Die Leitlinien für das Transeuropäische Netz sind weder ein Bau- noch ein Finanzierungsplan, vielmehr erfolgt ihre Umsetzung nach nationaler Priorisierung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen, die überwiegend Bestandteil der Leitlinien sind.

18. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?

Bundesschienenwege: Für Maßnahmen an Personenbahnhöfen im Freistaat Thüringen wurden im Rahmen des Konjunkturpakets I (KP I) Bundesmittel (Bau- und Planungskosten) in Höhe von insgesamt 2,33 Mio. Euro freigegeben. Eine Aufteilung auf Jahresscheiben erfolgte bei der Freigabe nicht. Im Jahr 2009 sind davon Mittel in Höhe von 0,19 Mio. Euro bereits eingesetzt worden. Für das Jahr 2010 liegen noch keine landesbezogenen Angaben vor. Zu den übrigen Schieneninvestitionen wird auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

Bundesfernstraßen: In Thüringen sind 2009 keine Mittel in die im KP I enthaltene Bundesfernstraßenmaßnahme B 93, OU Gößnitz-Löhmigen geflossen. Angaben über die endgültigen Ist-Ausgaben 2010 liegen dem BMVBS derzeit noch nicht vor. Des Weiteren sind in Thüringen Mittel aus dem KP I in die Erhaltung und in die Verstärkung laufender Maßnahmen geflossen. Eine vollständige Zusammenstellung darüber liegt der Bundesregierung nicht vor.

19. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?

Bundesschienenwege: Für Maßnahmen an Personenbahnhöfen im Freistaat Thüringen wurden im Rahmen des Konjunkturpakets II (KP II) Bundesmittel (Bau- und Planungskosten) in Höhe von insgesamt 3,54 Mio. Euro freigegeben. Eine Aufteilung auf Jahresscheiben erfolgte bei der Freigabe nicht. Im Jahr 2009 sind davon Mittel in Höhe von 0,2 Mio. Euro bereits eingesetzt worden. Für das Jahr 2010 liegen noch keine landesbezogenen Angaben vor. Darüber hinaus wurden im Jahr 2009 durch die DB Netz AG im Freistaat Thüringen im Rahmen des KP II für Maßnahmen des „Qualitätsprogramms Regionalverkehr“ Bundesmittel in Höhe von 1,25 Mio. Euro in Anspruch genommen. Die Angaben für 2010 liegen noch nicht vor. Zu den übrigen Schieneninvestitionen wird auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

Bundesfernstraßen: In Thüringen sind Mittel aus dem KP II in nachstehende Bundesfernstraßenmaßnahme geflossen:

	Ist 2009 (Mio. Euro)
B 247, Ortsumgehungen Worbis und Wintzingerode	1,7

Entsprechende Angaben über die Ist-Ausgaben 2010 liegen dem BMVBS erst im Laufe des Monats Februar 2011 vor. Des Weiteren sind in Thüringen Mittel aus dem KP II in die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen geflossen. Eine vollständige Zusammenstellung aller mit Mitteln des KP II finanzierten Erhaltungsmaßnahmen liegt der Bundesregierung nicht vor.

20. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus den Mautmehreinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Bundesschienenwege: Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

Bundesfernstraßen: In Thüringen haben die Mautmehreinnahmen den Baubeginn nachstehender Bundesfernstraßenmaßnahmen ermöglicht:

	Ist 2009 (Mio. Euro)
B 19, OU Waldfisch	1,6
B 88, Bücheloh–Gehren	1,7
B 243, Nordhausen–K 4 (A 38–nördl. Großwechsungen)	3,4

Entsprechende Angaben über die Ist-Ausgaben 2010 liegen dem BMVBS erst im Laufe des Monats Februar 2011 vor.

21. Nach welchen Kriterien kann eine Höherstufung von Verkehrsprojekten aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf erfolgen?

22. Welche Kriterien werden für die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans entscheidend sein?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zurzeit laufen die Vorarbeiten für den neuen BVWP (Bundesverkehrswegeplan), der 2015 vorgelegt werden soll. Dies beinhaltet unter anderem die Überarbeitung der Methodik der Projektbewertung. Für alle erwogenen Investitionsvorhaben des neuen BVWP – einschließlich der Projekte der geltenden Bedarfspläne, soweit noch nicht im Bau oder planfestgestellt – wird eine gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung auf Basis einer aktuellen Prognose durchgeführt. Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projekts in die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege bzw. für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlichkeit trifft abschließend der Deutsche Bundestag im Rahmen der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bzw. des Fernstraßenausbaugesetzes.

Straße

23. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen in den Abschnitten zwischen Wasungen und Eisenach (B 19), insbesondere im Zusammenhang mit den Ortsumgehungen Niederschmalkalden sowie bei den Anschlussstellen Barchfeld-Nord und Suhl-Nord?

- B 19, Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda: Hierfür soll Anfang 2011 das Raumordnungsverfahren beantragt werden.
- B 19, OU Waldfisch und OU Gumpelstadt: Beide Maßnahmen sind im Bau und sollen voraussichtlich im 3. Quartal 2011 fertiggestellt werden.
- B 19, Witzelroda: Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung.
- B 19, OU Wernshausen–Niederschmalkalden: Die Maßnahme ist im Bau und soll in 2012 fertiggestellt werden.
- B 19, Wasungen: Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung.

Der bereits mit Bau der B 19, OU Barchfeld realisierte Knotenpunkt Barchfeld-Nord wird im Rahmen der Planungen zur B 62, OU Bad Salzungen, fünfter Bauabschnitt, Werraquerung ergänzt. Planungen zu einer Anschlussstelle Suhl-Nord sind der Bundesregierung nicht bekannt.

24. Wie ist der aktuelle Sachstand bzw. der Stand der Baumaßnahmen bei der Ortsumgehung Bad Salzungen (B 62)?

Der vierte Bauabschnitt, OU Leimbach befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Für den fünften Bauabschnitt, Werraquerung wurde das Planfeststellungsverfahren aufgrund notwendiger Planänderungen unterbrochen. Das Verfahren soll voraussichtlich in 2012 fortgesetzt werden.

25. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Bau der Ortsumgehung Hildburghausen (B 89)?

26. Ist die Finanzierung für die Ortsumgehung Hildburghausen (B 89) in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?

27. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn für die Ortsumgehung Hildburghausen (B 89) und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 25 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die OU Hildburghausen im Zuge der B 89 befindet sich in der Entwurfsplanung. Wegen des frühen Planungsstadiums der Maßnahme können keine Aussagen zu deren Baubeginn getroffen werden.

28. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Bau der B 87n?

Für den Abschnitt Fulda–Kaltensundheim läuft derzeit das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes mit Beteiligung der betroffenen Bundesressorts.

Der Abschnitt Kaltensundheim–Meiningen beinhaltet fünf Ortsumgehungen. Für die OU Walldorf/Melkers und die OU Herpf und Stepfershausen sind die Raumordnungsverfahren (ROV) abgeschlossen. Derzeit läuft noch das ROV für die OU Oberkatz und Dörrensolz. Der Abschluss des Verfahrens wird im Februar 2011 erwartet.

29. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zur Rhöntrasse bzw. zur Vermeidung des Transitverkehrs zwischen Meiningen und Fulda vor dem Hintergrund einer mautfreien Alternative zur A 7?

Im Rahmen der Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes 2004 hat der Deutsche Bundestag die Maßnahme B 87n, Fulda–Meiningen als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Diesem gesetzlichen Planungsauftrag kommt die Bundesregierung nach.

30. Unter welchen Bedingungen wäre die Bundesregierung bereit, für die Ortsumgehung Weimar-Ost eine andere als die raumgeordnete Variante zu unterstützen?

Aufgrund der Einstufung des Projektes im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen besteht derzeit seitens des Bundes kein Planungsauftrag.

31. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Bau der Ortsumgehung Kirchhasel (B 88)?

Aufgrund der Einstufung des Projektes im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen besteht derzeit seitens des Bundes kein Planungsauftrag.

32. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn der zwischen Rudolstadt und Jena im Vordringlichen Bedarf stehenden Ortsumgehungen Kahla, Großeutersdorf, Rothenstein, Zeutsch und Uhlstädt?

Bezüglich der Maßnahmen OU Rothenstein und OU Zeutsch wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen. Wegen des frühen Planungsstadiums der übrigen Maßnahmen können keine Aussagen zu möglichen Baubeginnen getroffen werden.

33. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zu einem Ausbau der B 88 zwischen Rudolstadt und Jena über die in Frage 32 genannten Ortsumgehungen hinaus?

Planung und Umsetzung von Ausbaumaßnahmen unter 5 Mio. Euro fallen in die Zuständigkeit der Länder. Die erforderlichen Haushaltsmittel hierfür werden global zur Verfügung gestellt.

34. Unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen, Projekte mit bereits vollziehbarem Baurecht denen mit noch nicht vollziehbarem Baurecht bei der Bereitstellung der finanziellen Mittel vorzuziehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

35. Wann ist mit der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens für die im Vordringlichen Bedarf stehende Ortsumgehung Pößneck (B 281) zu rechnen?

36. Wie sind die aktuellen Sachstände für den Bau der Ortsumgehungen auf der B 281 im Bereich Krölpa, Rockendorf und Könitz?

37. Ist jeweils die Finanzierung in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist jeweils mit einer Bewilligung zu rechnen?

38. Wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit dem Baubeginn für die Ortsumgehungen auf der B 281 im Bereich Pößneck, Krölpa, Rockendorf und Könitz und wann jeweils mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 35 bis 38 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Raumordnungsverfahren für die B 281, OU Rockendorf, OU Krölpa und OU Pößneck wurde wegen notwendiger erweiterter Variantenuntersuchungen im Bereich Pößneck unterbrochen und soll Anfang 2011 fortgesetzt werden. Für

die B 281, OU Könitz werden derzeit die Vorentwurfsunterlagen aufgestellt. Sie sollen 2011 beim BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks eingereicht werden. Wegen des frühen Planungsstadiums der Maßnahmen können keine Aussagen zu möglichen Baubeginnen getroffen werden.

39. Ist im Jahr 2012 mit dem Baubeginn der B 90n zwischen Nahwinden und Traßdorf (A 71) – ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, mit hoher Priorität bezeichnetes Projekt mit vollziehbarem Baurecht – zu rechnen?

    Wenn nicht im Jahr 2012, zu welchem konkreten Zeitpunkt dann?

40. Wann ist frühestmöglich mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Kleinliebringen, für die vollziehbares Baurecht besteht, zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung die Mittel zur Verfügung stellen?

41. Wann ist frühestmöglich mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Geilsdorf, für die vollziehbares Baurecht besteht, zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung die Mittel zur Verfügung stellen?

42. Wann ist frühestmöglich mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Hammersfeld, für die vollziehbares Baurecht besteht, zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung die Mittel zur Verfügung stellen?

43. Wann ist frühestmöglich mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Griesheim, für die vollziehbares Baurecht besteht, zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung die Mittel zur Verfügung stellen?

44. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Bau der Ortsumgehung Kallmerode (B 247)?

45. Ist die Finanzierung für die Ortsumgehung Kallmerode (B 247) in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?

46. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn für die Ortsumgehung Kallmerode (B 247), und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 39 bis 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

47. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Ausbau der B 90 zwischen der Bundesautobahn 9 und Gefell?

48. Ist die Finanzierung für den Ausbau der B 90 zwischen der Bundesautobahn 9 und Gefell in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?

49. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn für den Ausbau der B 90 zwischen der Bundesautobahn 9 und Gefell und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 47 bis 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die B 90, OU Gefell. Nach Erlangung des Baurechts erfolgt die Realisierung in Abhängigkeit der dann zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

50. Wie ist der aktuelle Sachstand für die Ortsumfahrung Eisenberg (B 7)?

51. Ist die Finanzierung für die Ortsumfahrung Eisenberg (B 7) in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?

52. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn für die Ortsumfahrung Eisenberg (B 7) und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Die Fragen 50 bis 52 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Einstufung des Projektes im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen besteht derzeit seitens des Bundes kein Planungsauftrag.

53. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zu stärkeren, über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesautobahn 4 zwischen dem Autobahnkreuz Hermsdorf und der Anschlussstelle Rüdersdorf?

54. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zu stärkeren, über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesautobahn 9 zwischen dem Autobahnkreuz Hermsdorf und der Anschlussstelle Bad Klosterlausnitz?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für über den planfestgestellten Umfang hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen besteht keine Rechts- und Finanzierungsgrundlage.

55. Rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2013 mit einer Höherstufung der Ortsumgehung Buttelstedt (B 85) aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans?

56. Wann ist mit der Einstufung der Ortsumgehung Bad Berka (B 85) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu rechnen?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 21 und 22 verwiesen.

Schiene

57. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen auf Thüringer Gebiet in den einzelnen Abschnitten der Neubaustrecke Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Ebensfeld–Erfurt und der Neubaustrecke VDE 8.2 Erfurt–Leipzig/Halle?

Alle in Thüringen befindlichen Abschnitte der Neubaustrecken Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt–Leipzig/Halle (VDE 8.2) sind im Bau.

58. Werden die einzelnen Abschnitte plangemäß fertiggestellt, bzw. hat die Bundesregierung Informationen über Verzögerungen beim Bau in den einzelnen Abschnitten?

Wenn ja, welche Abschnitte sind von Verzögerungen betroffen, und wie lange werden diese Verzögerungen andauern?

Die Bundesregierung geht von einer planmäßigen Fertigstellung aus.

59. Bestehen mittlerweile für alle Teilabschnitte der Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2 Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG?

Wenn nein, für welche Streckenabschnitte gibt es noch keine Finanzierungsvereinbarung, und werden diese Abschnitte mit einer Finanzierung hinterlegt sein?

Ja.

60. Mit welchen Auswirkungen rechnet die Bundesregierung für den Personen- und für den Güterverkehr auf den Streckenabschnitten Saalbahn und Frankenwaldbahn, wenn die Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2 fertiggestellt sind?

Mit der Fertigstellung der Neubaustrecken im Zuge des VDE Nr. 8.1 und Nr. 8.2 wird die ICE-Linie Berlin–Nürnberg–München auf der Saalbahn und Frankenwaldbahn entfallen. Dies gilt auch für einen Teil der bisher verkehrenden Güterzüge. Damit stehen auf diesen Strecken zukünftig zusätzliche Trassen für den Personen- und Güterverkehr zur Verfügung.

61. Wie will die Bundesregierung nach Fertigstellung der Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2 die Schienenanbindung der Städte entlang der Saalbahn und der Frankenwaldbahn auf dem heutigen Niveau sicherstellen?

Die Bundesregierung geht im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung davon aus, dass es weiterhin Personenfernverkehr auf der Saalbahn und der Frankenwaldbahn geben wird. Die Gestaltung des Personenfernverkehrsangebots ist jedoch eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

62. Ist der Bundesregierung die Studie des Umweltbundesamtes bekannt, in der unter anderem der Nutzen der Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2 in Frage gestellt wird, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die darin getroffenen Aussagen unter anderem zum fehlenden verkehrlichen Bedarf der beiden Strecken?

Das Gutachten „Schienennetz 2025/2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ im Auftrag des Umweltbundesamtes wurde ohne Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt. Vor diesem Hintergrund kann die Einschätzung zu den einzelnen Projekten nicht nachvollzogen werden. Dies gilt auch für die Aussagen zu der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt–Halle/Leipzig (VDE 8.1 und 8.2).

63. Sind der Bundesregierung weitere Studien oder Gutachten bekannt, die Verkehrsprojekte in Thüringen hinsichtlich ihrer Notwendigkeit bewerten, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Studien oder Gutachten?

Nein.

64. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Mitte-Deutschland-Verbindung zu?

Die Ausbaustrecke (ABS) Paderborn–Chemnitz (Mitte-Deutschland-Verbindung) hat als zentrale Ost-West-Verbindung hohe Bedeutung für die Bundesregierung. Sie ist im geltenden Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes enthalten, die erste Baustufe im Vordringlichen Bedarf, die zweite Baustufe im Weiteren Bedarf.

65. Wie beabsichtigt die Bundesregierung den Beschluss des Deutschen Bundestages im Haushaltsgesetz 2007 (Einzelplan 12, Titel 89 151), zusätzliche Mittel in Höhe von 50 Mio. Euro für die Mitte-Deutschland-Verbindung zur Verfügung zu stellen, umzusetzen?

Die im Rahmen des Bundeshaushalts 2007 zur Verfügung gestellten zusätzlichen Mittel konnten im Haushaltsjahr 2007 mangels baureifer Maßnahmen für die Mitte-Deutschland-Verbindung nicht gebunden werden. Eine Übertragbarkeit der Mittel auf folgende Haushaltsjahre hat der Haushaltsgesetzgeber nicht vorgesehen.

66. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um jetzt nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung schnellstmöglich den Mittelabfluss zum Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung sicherzustellen?

Der Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung wird auf Basis der bestehenden Finanzierungsvereinbarungen wie geplant fortgeführt. Der Mittelabfluss ist insofern bereits sichergestellt.

67. Wann erfolgt die Freigabe der Mittel für den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gera?

68. Wann erfolgt die Freigabe der Mittel für Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gößnitz?

Die Fragen 67 und 68 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über eine Finanzierung des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus im Abschnitt Weimar–Gera und die Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz als zweite Baustufe kann erst nach Vorliegen des Baurechts und der haushalterischen Voraussetzungen entschieden werden.

69. Wann wird die erste Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung abgeschlossen sein?

Die erste Baustufe wird voraussichtlich Ende 2012 im Wesentlichen abgeschlossen sein.

70. Wann kann mit der zweiten Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung begonnen werden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 67 und 68 verwiesen.

71. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zur Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg?

Die Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg dient vorrangig der Verbesserung des Personennahverkehrs und ist somit nicht Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung. Für den Ausbau einschließlich Reaktivierung von Strecken, die dem Personennahverkehr dienen, stellt der Bund den Ländern gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes entsprechende Mittel bereit. In diesem Fall sind die Freistaaten Thüringen und Bayern als Vorhabenräger des Schienenpersonennahverkehrs und die DB Netz AG gehalten, die Entscheidungen über die Reaktivierung der Werrabahn zwischen Eisfeld und Coburg zu treffen.

Vorbemerkung der Bundesregierung zu den Antworten auf die Fragen 72 bis 75:

Der Begriff der Barrierefreiheit hat sich von der Konzentration auf Rollstuhlfahrergerechtigkeit weiterentwickelt, um den vielfältigen Formen von Nutzungsschwierigkeiten gerecht zu werden. Ausstattungen und Services dazu sind z. B.:

– Sehbehindertengerechte Ausstattung (Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte, optimale Beleuchtung),
– dynamische Kundeninformationsanlagen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (optisch/akustisch), z. B. für kleinere Stationen der dynamische Schriftanzeiger (DSA) mit Akustikmodul,
– Informationsstellen mit abgesenktem Tresenbereich und Unterstützung für Hörgerätenutzer durch Induktion, barrierefrei gestaltete WC-Center und Automatiktüren in bedeutenden Bahnhöfen,
– Einstiegsservice durch Servicemitarbeiter in mehr als 300 Bahnhöfen (rund 500 000 Hilfeleistungen im Jahr 2009).

Unter Zugrundelegung der vorstehend genannten umfassenden Definition von Barrierefreiheit von Bahnhöfen sind die Bahnhöfe in Thüringen nicht vollständig barrierefrei und werden es auch nach dem Jahr 2011 noch nicht sein. Bahnsteigzugänge werden je nach Örtlichkeit möglichst stufenfrei realisiert. Bahnsteige, die von Personenunter- oder -überführungen nur über Treppen erreichbar waren, werden prioritär in Bahnhöfen ab 1 000 Fahrgästen pro Tag mit Aufzügen (oder gegebenenfalls langen Rampen) zusätzlich stufenfrei erschlossen; in Bahnhöfen mit weniger als 1 000 Fahrgästen/Tag geschieht dies nur bei besonderem Bedarf.

In den Antworten zu den Fragen 72 bis 74 wird die Situation der stufenfreien Bahnsteigzugänge in Thüringen dargestellt.

72. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen sind barrierefrei (aufgeschlüsselt nach Kategorien) und welche nicht?

Folgende Personenbahnhöfe in Thüringen sind nach Mitteilung der DB Station & Service AG stufenfrei (Kategorisierung ab 1. Januar 2011; Beschreibung der Bahnhofskategorien siehe unter www.deutschebahn.com):

Kategorie 1: Bahnhöfe der Kategorie 1 sind in Thüringen nicht vorhanden.

Kategorie 2: Erfurt Hbf, Weimar.

Kategorie 3: Eisenach, Gera Hbf, Gotha, Jena Paradies, Leinefelde, Nordhausen, Saalfeld (Saale).

Kategorie 4: Arnstadt Hbf, Bad Langensalza, Heilbad Heiligenstadt, Meiningen, Mühlhausen, Rudolstadt, Sömmerda, Sonneberg Hbf.

Kategorie 5: Fröttstädt, Gera Süd, Hermsdorf-Klosterlausnitz, Suhl-Heinrichs.

Kategorie 6: Arenshausen, Arnstadt Süd, Berga (Elster), Beuren, Blankenstein (Saale), Breitungen (Werra), Buttstädt, Camburg (Saale), Erfurt Ost, Förtha (Kr. Eisenach), Friedrichroda, Gebra (Hainleite), Gera Ost, Geraberg, Gera-Liebschwitz, Gernrode-Niederorschel, Gotha Ost, Gräfenroda, Greiz, Großfurra, Großrudestedt, Großschwabhausen, Haarhausen, Harras, Heldrungen, Hohenleuben, Holzdorf (bei Weimar), Hörschel, Ilmenau-Pörlitzer Höhe, Immelborn, Jena-Zwätzen, Kaulsdorf (Saale), Krölpa-Ranis, Lehndorf (Kr. Altenburg), Leubingen, Leutenberg, Marksuhl, Mechterstädt, Neue Schenke, Neumühle (Elster), Nöbdenitz, Oberrohn, Oppurg, Ossmannstedt, Papiermühle (Kr. Stadtroda), Ponitz, Pößneck unt Bf, Reinhardsbrunn-Friedrichroda, Reurieth, Ritschenhausen, Ronneburg, Rothenstein (Saale), Schmalkalden, Schmalkalden Fachhochschule, Schmölln, Schönau (Hörsel), Schwallungen, Seebergen, Stadtilm, Stadtroda, Steinbach-Hallenberg, Suhl, Treben-Lehma, Triebes, Uder, Untermaßfeld, Vachdorf, Veilsdorf, Viernau, Voigtstedt, Walldorf (Werra), Waltershausen, Wasungen, Weimar Berkaer Bf, Werther, Wünschendorf (Elster) Nord, Wutha, Zeulenroda unt Bf, Zeutsch.

Kategorie 7: Altersbach, Ammern, Auehütte, Auerstedt, Bachfeld, Bad Berka, Bad Berka Zeughausplatz, Bad Sulza Nord, Benshausen, Bernsgrün, Bibra, Birkungen, Blechhammer, Bodenrode, Bufleben, Crawinkel, Crossen Ort, Dachwig, Dietzhausen, Dörrberg, Eckardtsleben, Effelder, Elxleben, Ernstthal am Rennsteig, Ettenhausen, Etzleben, Frankenhain, Freienorla, Gera-Langenberg, Gera-Zwötzen, Gräfenroda Ort, Gräfentonna, Griefstedt, Großneuhausen, Guthmannshausen, Harra, Harra Nord, Hetschburg, Hohenebra Ort, Hörselgau, Hüttengrund, Ilmenau-Roda, Kiebitzhöhe, Könitz, Kranichfeld, Langenorla Ost, Langenorla West, Lauscha, Legefeld, Lichtentanne, Luisenthal, Marlishausen, Martinroda, Mengersgereuth-Hämmern, Mengersgereuth-Hämmern Ost, Mittelschmalkalden, München (bei Bad Berka), Neuhaus-Igelshieb, Neunhofen, Niederschmalkalden, Niederwillingen, Nohra (bei Weimar), Nordhausen-Salza, Obergrunstedt, Oberlauscha, Oberweimar, Paulinzella, Petriroda, Pöllwitz, Quittelsdorf, Rauenstein, Reinsdorf (bei Artern), Rohr, Schalkau, Schalkau Mitte, Schönstedt, Schüptitz, Seebach (Kr. Mühlhausen), Seltendorf, Singen, Sonneberg Nord, Sonneberg Ost, Sonneberg West, Steinach, Steinach-Süd, Sülzenbrücken, Tannroda, Töppeln, Traun, Tromsdorf, Unterlemnitz, Walschleben, Waltershausen-Schnepfenthal, Weida Altstadt, Weida-Mitte, Weimar West, Woffleben, Wölfershausen, Wolfsgefärth, Zella-Mehlis West, Zschachenmühle.

Bezüglich der nicht stufenfreien Bahnhöfe wird auf die Antwort zu Frage 75 verwiesen.

73. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen werden nach derzeitiger Planung mit Mitteln aus den Konjunkturprogrammen des Bundes bis Ende 2011 barrierefrei umgebaut sein (aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Altenburg (Kategorie 4).

74. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen werden darüber hinaus nach derzeitiger Planung mit Mitteln aus dem Sonderprogramm Personenbahnhöfe in den Jahren 2009 bis 2011 mit Bundesmitteln barrierefrei umgestaltet (aufgeschlüsselt nach Kategorien)?

Keine.

75. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen werden auch nach dem Jahr 2011 noch nicht barrierefrei sein?

Folgende Personenbahnhöfe in Thüringen werden nach Mitteilung der DB Station & Service AG auch nach dem Jahr 2011 noch nicht stufenfrei sein: Apolda, Artern, Bad Blankenburg (Thüringer Wald), Bad Köstritz, Bad Salzungen, Bad Sulza, Ballstädt (Kr. Gotha), Bernterode, Bleicherode Ost, Breternitz, Bretleben, Crossen a. d. Elster, Dachrieden, Döllstädt, Dornburg (Saale), Eckartsberga, Eisenach Opelwerk, Eisenach West, Eisfeld, Elgersburg, Ellrich, Emleben, Erfurt Nord, Erfurt-Bischleben, Erfurt-Gispersleben, Gangloffsömern, Gehlberg, Georgenthal, Ilmenau, Gerstungen, Glückauf, Görsbach, Gößnitz, Greiz-Dölau, Greußen, Grimmenthal, Großengottern, Großheringen, Hausen, Heringen (Helme), Hildburghausen, Hockeroda, Hopfgarten (Kr. Weimar), Jena Göschwitz, Jena Saalbf, Jena West, Kahla, Kleinfurra, Kölleda, Kraftsdorf, Kühnhausen, Lobenstein, Loitsch-Hohenleuben, Mellingen, Neudietendorf, Niederpöllnitz, Niedersachswerfen, Niederspier, Niedertrebra, Nohra (Wipper), Oberhof, Ohrdruf, Orlamünde, Plaue, Porstendorf, Pößneck ob Bf, Probstzella, Rentwertshausen, Ringleben-Gebesee, Rottenbach, Rudolstadt-Schwarza, Sättelstädt, Silberhausen, Sollstedt, Sondershausen, Stotterneim, Straußfurt, Themar, Triptis, Uhlstädt, Unterloquitz, Unterwellenborn, Vieselbach, Wandersleben, Wasserthaleben, Weida, Wernshausen, Wingerode, Wipperdorf, Wolkramshausen, Wünschendorf (Elster), Wurzbach, Zella-Mehlis.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333